Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

HOOFDDIRECTIE BESTUURLIJKE EN JURIDISCHE ZAKEN

Besluit van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 22 mei 2026, nr. IENW/BSK-2026/84850, houdende goedkeuring om vooruitlopend op wijziging van de Wet vrachtwagenheffing tijdelijk lagere tarieven voor de vrachtwagenheffing toe te passen dan in die wet zijn vastgesteld (Goedkeurend beleidsbesluit tijdelijke verlaging tarieven Wet vrachtwagenheffing)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Overwegende dat:
- het kabinet op 20 april 2026 vanwege de kostenstijging voor de transportsector die is ontstaan door het conflict in het Midden-Oosten heeft aangekondigd in gesprek te gaan met de sector over maatwerk binnen de vrachtwagenheffing die op 1 juli start (Kamerstukken II 2025/26, 36933, nr. 1);
- de Tweede Kamer op 23 april 2026 de motie-Flach c.s. (Kamerstukken II 2025/26, 36933, nr. 30) heeft aangenomen, waarin de regering onder andere wordt gevraagd het tarief van de vrachtwagenheffing zo snel mogelijk te verlagen en de dekking hiervan te zoeken in een ondoelmatige regeling binnen de werkkostenregeling, zoals de gerichte vrijstelling voor branche-eigen producten;
- de Tweede Kamer op 23 april 2026 tevens de motie-Eerdmans/Wilders (Kamerstukken II 2025/26, 36933, nr. 4) heeft aangenomen, waarin de regering wordt gevraagd de vrachtwagenheffing uit te stellen tot 1 januari 2027;
- bij de appreciatie van deze laatste motie met de indieners is afgestemd dat de motie door het kabinet mag worden geïnterpreteerd zoals de voornoemde motie-Flach c.s., namelijk als een verzoek om een zo snel mogelijke tijdelijke verlaging van de tarieven van de vrachtwagenheffing tot aan 2027;
- de transportsector hard wordt geraakt door de sterk gestegen brandstofprijzen, zeker waar het ondernemers betreft die voor hun bedrijfsvoering afhankelijk zijn van het gebruik van vrachtwagens;
- de vrachtwagenheffing een heffing in de zin van artikel 104 van de Grondwet is, waarvoor de minister van Infrastructuur en Waterstaat tolheffer is en waarvan de tarieven zijn vastgelegd in de Wet vrachtwagenheffing;
- het wenselijk is om, vooruitlopend op een wijziging van de Wet vrachtwagenheffing in het Belastingplan 2027, de tarieven van de vrachtwagenheffing tot 2027 tijdelijk te verlagen;
- voor een verlaging van deze tarieven € 80 mln. beschikbaar is uit de Rijksbegroting;
- de staatssecretaris van Financiën bij brief van 12 december 2023 ("Kaderbesluiten vooruitlopende op wetgeving op de terreinen van Belastingen, Toeslagen en Douane"; Kamerstukken II 2023/24, 31066, nr. 1329) een kader heeft geformuleerd voor de vaststelling van goedkeurende beleidsbesluiten waarmee, vooruitlopend op een wetswijziging, tijdelijk wordt afgeweken van fiscale wetgeving;
- de staatssecretaris van Financiën, met inachtneming van dit kader en vooruitlopende op wijziging van diverse fiscale wetten, een goedkeurend beleidsbesluit zal vaststellen met fiscale maatregelen naar aanleiding van de energieschok;
- het, gelet op het voorgaande, wenselijk is om, met inachtneming van het in voornoemde brief van 12 december 2023 opgenomen afwegingskader, vooruitlopend op voornoemde wijziging van de Wet vrachtwagenheffing, ook met betrekking tot de vrachtwagenheffing een goedkeurend beleidsbesluit te nemen;

Gelet op artikel 5 van de Wet vrachtwagenheffing en artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht;

BESLUIT:

Enig artikel (Goedkeuring)

Vooruitlopend op een wijziging van de Wet vrachtwagenheffing keur ik goed dat van 1 september 2026 tot en met 31 december 2026, in afwijking van artikel 5, eerste lid, onderdelen a tot en met c, van de Wet vrachtwagenheffing, het tarief voor de vrachtwagenheffing per gereden kilometer in euro op een wegvak als aangewezen in de bijlage van de Wet vrachtwagenheffing de som is van:

a. de infrastructuurheffing, ter hoogte van:

	CO_2-emissieklasse 1							
Maximummassa van de combinatie (kg)	**euro-emissieklasse**							
	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EURO 6+
meer dan 3.500 tot 12.000	0,083	0,077	0,069	0,062	0,056	0,046	0,042	0,042
12.000 tot 18.000	0,135	0,124	0,112	0,101	0,090	0,074	0,067	0,067
18.000 tot en met 32.000	0,135	0,124	0,112	0,101	0,090	0,074	0,067	0,067
meer dan 32.000	0,139	0,128	0,115	0,104	0,093	0,076	0,069	0,069

Maximummassa van de combinatie (kg)	**CO_2-emissieklasse**			
	2	3	4	5
meer dan 3.500 tot 12.000	0,035	0,029	0,021	0,010
12.000 tot 18.000	0,057	0,047	0,034	0,017
18.000 tot en met 32.0000	0,057	0,047	0,034	0,017
meer dan 32.000	0,059	0,049	0,035	0,017

b. de externekostenheffing in verband met luchtverontreiniging en geluidshinder, ter hoogte van:

	CO_2-emissieklasse 1							
Maximummassa van de combinatie (kg)	**euro-emissieklasse**							
	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EURO 6+
meer dan 3.500 tot 12.000	0,088	0,059	0,059	0,045	0,034	0,020	0,010	0,009
12.000 tot 18.000	0,116	0,074	0,074	0,059	0,043	0,026	0,013	0,010
18.000 tot en met 32.000	0,132	0,098	0,096	0,077	0,055	0,031	0,014	0,011
meer dan 32.000	0,159	0,118	0,118	0,095	0,067	0,036	0,016	0,013

Maximummassa van de combinatie (kg)	**CO_2-emissieklasse**			
	2	3	4	5
meer dan 3.500 tot 12.000	0,010	0,010	0,010	0,009
12.000 tot 18.000	0,013	0,013	0,013	0,010
18.000 tot en met 32.0000	0,014	0,014	0,014	0,011
meer dan 32.000	0,016	0,016	0,016	0,013

c. de externekostenheffing in verband met CO_2-emissies, ter hoogte van:

	CO_2-emissieklasse 1							
Maximummassa van de combinatie (kg)	**euro-emissieklasse**							
	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EURO 6+
meer dan 3.500 tot 12.000	0,040	0,036	0,036	0,036	0,036	0,036	0,036	0,036
12.000 tot 18.000	0,053	0,046	0,046	0,046	0,045	0,045	0,045	0,045
18.000 tot en met 32.000	0,070	0,061	0,061	0,061	0,060	0,060	0,060	0,060
meer dan 32.000	0,081	0,072	0,072	0,072	0,071	0,071	0,071	0,071

Maximummassa van de combinatie (kg)	**CO_2-emissieklasse**			
	2	3	4	5
meer dan 3.500 tot 12.000	0,034	0,032	0,018	0,000
12.000 tot 18.000	0,043	0,040	0,022	0,000
18.000 tot en met 32.0000	0,057	0,053	0,030	0,000
meer dan 32.000	0,068	0,064	0,036	0,000

Dit besluit zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

V. Karremans

TOELICHTING

1. Inleiding

In de Wet vrachtwagenheffing (hierna: de wet) is het juridisch kader voor de vrachtwagenheffing vastgelegd. De vrachtwagenheffing start op 1 juli 2026. Houders van een vrachtwagen betalen per die datum een heffing, waarvan de hoogte wordt bepaald door het tarief dat voor de betreffende vrachtwagen geldt, vermenigvuldigd met het aantal kilometers dat de betreffende vrachtwagen rijdt op de in de bijlage bij de wet aangeduide wegen. Dit zijn bijna alle snelwegen en sommige provinciale en gemeentelijke wegen. De houders van een vrachtwagen sluiten een overeenkomst met een toldienstaanbieder voor het betalen van de vrachtwagenheffing.

Met dit besluit wordt, vooruitlopend op een wijziging van de wet en (tot aan de inwerkingtreding van deze wijziging) in afwijking van de in die wet vastgestelde tarieven, goedkeuring verleend om in de periode van 1 september 2026 tot en met 31 december 2026 lagere tarieven toe te passen voor de vrachtwagenheffing.

2. Aanleiding en afwegingskader goedkeurend beleidsbesluit

Aanleiding voor deze maatregel is de uitzonderlijke stijging van de brandstofprijzen als gevolg van het conflict in het Midden-Oosten en de daarmee samenhangende verstoringen op de energiemarkten. De vrachtwagenheffing is een heffing als bedoeld in artikel 104 van de Grondwet. Deze heffing dient in een wet in formele zin te worden vastgelegd. Gelet op de acute omstandigheden en het belang om de maatregel op korte termijn effect te laten hebben, is gekozen voor het vaststellen van een zogenaamd goedkeurend beleidsbesluit. Voor de afweging of het aanvaardbaar is om een dergelijk beleidsbesluit te nemen, wordt uitgegaan van het daarvoor door de staatssecretaris van Financiën vastgestelde afwegingskader (Kamerstukken II 2023/24, 31066, nr. 1329), waarop hieronder wordt ingegaan:

1. Een goedkeurend beleidsbesluit beoogt uitsluitend in het voordeel van de tot de doelgroep behorende belastingplichtige of toeslaggerechtigde uit te pakken.
2. Er is sprake van dusdanig buitengewone omstandigheden waardoor een zwaarwegend maatschappelijk belang in het geding is, ofwel het wachten op een wetswijziging knelt zodanig dat onverkorte wetstoepassing niet past bij een overheid die recht wil doen aan de menselijke maat en algemene rechtsbeginselen.
3. De onderbouwing om het goedkeurend beleidsbesluit te treffen staat in verhouding tot het belang dat ermee is gediend.
4. Het goedkeurend beleidsbesluit berust naar het oordeel van het kabinet op voldoende maatschappelijk en politiek draagvlak.
5. Het goedkeurende beleidsbesluit is zoveel mogelijk toekomstgericht (geen terugwerkende kracht).

3. Afwegingskader in relatie tot de Wet vrachtwagenheffing

1. In het voordeel van de belastingplichtige

De tijdelijke tarieven zoals opgenomen in artikel 1 van dit besluit, liggen 22,3% lager dan de tarieven in de wet. De lagere tarieven voor vrachtwagenheffing gaan gelden voor alle houders van vrachtwagens die onder de vrachtwagenheffing vallen en pakken daarmee uit in het voordeel van deze houders.

2. Buitengewone omstandigheden en zwaarwegend maatschappelijk belang

Als gevolg van het conflict in het Midden-Oosten zijn de brandstofprijzen fors gestegen. Dit is een buitengewone omstandigheid. Eigenaren van vrachtwagens worden hierdoor geconfronteerd met een hoge kostenstijging. Ondernemers kunnen hierdoor acuut in de knel komen, waardoor er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang. Het kabinet vindt het daarmee passend om maatregelen te nemen. Ook de Tweede Kamer heeft de regering verzocht om de tarieven van de vrachtwagenheffing zo snel mogelijk tijdelijk te verlagen. Het wachten op een wetswijziging zou betekenen dat de tariefverlaging later doorgevoerd kan worden, terwijl de situatie juist vraagt om een vlotte verlaging van de tarieven.

3. Onderbouwing van het besluit staat in verhouding met het ermee gediende belang

Het belang om de houders van vrachtwagens snel en voortvarend tegemoet te komen is dusdanig groot dat het gerechtvaardigd is om vooruitlopend op wetgeving dit goedkeurend beleidsbesluit te nemen. De onderbouwing van de getroffen maatregel staat daarmee in verhouding tot het belang dat ermee is gediend.

4. Voldoende maatschappelijk en politiek draagvlak

Gelet op de door de Tweede Kamer aangenomen moties-Flach c.s. (Kamerstukken II 2025/26, 36933, nr. 30) en Eerdmans/Wilders (Kamerstukken II 2025/26, 36933, nr. 4) bestaat er voldoende politiek draagvlak voor een tijdelijke tariefverlaging van de vrachtwagenheffing die zo snel mogelijk in werking treedt. Daarnaast bestaat er voldoende draagvlak in de transportsector. Dit blijkt uit het statement van brancheverenigingTransport en Logistiek Nederland (TLN), waarin wordt opgeroepen tot een tijdelijke verlaging van de vrachtwagenheffing die per 1 juli ingaat.[1]
Ook VNO-NCW heeft op 21 april jl. aan het kabinet meegegeven dat het van belang is dat het kabinet inzet op verlaging van de tarieven voor de vrachtwagenheffing om de kosten voor de sector niet nog verder te laten oplopen. Daarbij dient er volgens VNO-NCW echter niet gekort te worden in de terugsluis, waarmee de verduurzaming van vrachtwagens gefinancierd wordt.[2]

5. Besluit zoveel mogelijk toekomstgericht

De verlaging van de tarieven van vrachtwagenheffing vindt plaats met ingang van 1 september 2026. Aan deze maatregel wordt geen terugwerkende kracht verleend en daarmee wordt aan dit criterium voldaan.

4. Aangepaste tariefstructuur van de vrachtwagenheffing

De tariefstructuur van de vrachtwagenheffing is vastgelegd in artikel 5, eerste lid, onderdelen a tot en met c, van de wet en bestaat uit drie componenten:

a) een infrastructuurheffing;
b) een externekostenheffing in verband met luchtverontreiniging en geluidshinder;
c) een externekostenheffing in verband met CO_2-emissies.

Bij deze drie componenten is het tarief per gereden kilometer dat voor een vrachtwagen in rekening wordt gebracht afhankelijk van het gewicht

[1] https://www.tln.nl/brandstof-statement.
[2] https://www.vno-ncw.nl/brieven-en-commentaren/crises-midden-oosten-inbreng-debat-maatregelen-kabinet-in-zake-hoge-energie-en-brandstofprijzen.

(maximummassa van de combinatie), de CO_2-emissieklasse en de euro-emissieklasse van de vrachtwagen.

De dekking van de tijdelijke tariefverlaging komt uit een in voornoemde motie-Flach c.s. genoemde ondoelmatige regeling binnen de werkkostenregeling. In de Miljoenennota zal dit worden toegelicht. De verlaging van de tarieven heeft geen gevolgen voor de hoogte van de terugsluis en de bijbehorende subsidies voor de aanschaf van elektrische vrachtwagens en laadinfrastructuur. Dit vanwege het breed gedeelde belang van de elektrificatie van het wagenpark om de uitstoot van het wegvervoer te verminderen en de weerbaarheid van de vervoerssector te vergroten.

Gelet op voornoemde moties wordt de tariefverlaging van de vrachtwagenheffing zo snel mogelijk ingevoerd. De snelst mogelijke inwerkingtreding van de tariefverlaging is per 1 september 2026. Dit omdat een tariefverlaging moet worden verwerkt in de (ICT-)systemen van zowel vervoerders als toldienstaanbieders. Dat vergt zorgvuldige voorbereiding en is aan termijnen gebonden. Voor toldienstaanbieders is deze termijn vastgelegd in artikel 15.5 van de EETS-gebiedsverklaring vrachtwagenheffing.[3] Daar is geregeld dat de tolheffer (i.c. de minister van Infrastructuur en Waterstaat) niet later dan drie kalendermaanden voor inwerkingtreding van een wijziging de toldienstaanbieders met een schriftelijke kennisgeving op de hoogte stelt van de wijziging. Verder is het gewenst om een tariefwijziging op de eerste dag van een maand te laten plaatsvinden. De tijdelijke tariefverlaging geldt daarmee voor een periode van vier maanden (1 september 2026 tot en met 31 december 2026).

Bij de nadere uitwerking van de tijdelijke tariefverlaging zijn twee concrete tariefvarianten overwogen. De eerste variant betreft het procentueel verlagen van alle drie de tariefcomponenten van de vrachtwagenheffing met 22,3%. Alle houders profiteren in dat geval van dezelfde procentuele korting op het tarief. De tweede variant betreft het gelijk houden van de infrastructuurheffing en de externekostenheffing in verband met luchtkwaliteit en geluidshinder (componenten "a" en "b" van de tariefstructuur) en het verlagen van alleen de externekostenheffing in verband met CO_2-emissies (component "c"). Deze variant correleert sterker met de stijgende kosten voor het brandstofverbruik en daarmee bij de aanleiding voor dit goedkeurend beleidsbesluit. Het gevolg van deze variant is echter dat de procentuele tariefverlaging dan verschilt per type vrachtwagen, wat de aanpassing complexer en minder eenvoudig uitlegbaar maakt. Ook hebben eigenaren van een emissievrije vrachtwagen bij deze variant geen voordeel van de tariefverlaging. Voor emissievrije vrachtwagens (CO_2-emissieklasse 5) is deze tariefcomponent namelijk nu al € 0,00.

Over beide varianten is gesproken met vervoerspartijen TLN, evofenedex en VERN. Hieruit is gebleken dat de eerste variant kan rekenen op draagvlak. De vervoerspartijen vinden het van belang dat alle eigenaren van een vrachtwagen, inclusief zij die hebben geïnvesteerd in een elektrische vrachtwagen, voordeel hebben van dit besluit. Met het oog op het belang van draagvlak en de wens om de tariefaanpassing eenvoudig en uitlegbaar te houden is derhalve gekozen voor de eerste tariefvariant. Concreet wordt met dit besluit geregeld dat alle tariefcomponenten van de vrachtwagenheffing met 22,3% worden verlaagd.

Naar verwachting betalen alle houders van een vrachtwagen door de tariefverlaging gezamenlijk € 80 mln. minder vrachtwagenheffing. Op basis van de verwachte samenstelling van het wagenpark bedraagt het huidige gemiddelde

[3] Te vinden op: https://www.vrachtwagenheffing.nl/informatie-voor-dienstaanbieders/eets-gebiedsverklaring-vrachtwagenheffing.

tarief van de vrachtwagenheffing € 0,191 per gereden kilometer. Het gemiddelde tijdelijke totaaltarief in de periode 1 september tot en met 31 december 2026 bedraagt € 0,148 per gereden kilometer.

De onderstaande tabel toont de som van de drie verlaagde tariefcomponenten waaruit de vrachtwagenheffing bestaat.

	CO_2-emissieklasse 1							
Maximummassa van de combinatie (kg)	**euro-emissieklasse**							
	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EURO 6+
meer dan 3.500 tot 12.000	0,211	0,172	0,164	0,143	0,126	0,102	0,088	0,087
12.000 tot 18.000	0,304	0,244	0,232	0,206	0,178	0,145	0,125	0,122
18.000 tot en met 32.000	0,337	0,283	0,269	0,239	0,205	0,165	0,141	0,138
meer dan 32.000	0,379	0,318	0,305	0,271	0,231	0,183	0,156	0,153

Maximummassa van de combinatie (kg)	**CO_2-emissieklasse**			
	2	3	4	5
meer dan 3.500 tot 12.000	0,079	0,071	0,049	0,019
12.000 tot 18.000	0,113	0,100	0,069	0,027
18.000 tot en met 32.0000	0,128	0,114	0,078	0,028
meer dan 32.000	0,143	0,129	0,087	0,030

Zoals opgemerkt, geldt het besluit tot en met 31 december 2026. Het besluit voorziet daarmee in een tijdelijke voorziening een acute situatie. Hiermee is verzekerd dat de afwijking van de wet strikt in de tijd is begrensd. Per 1 januari 2027 gelden weer de 'oude' (huidige) tarieven, die per dezelfde datum zullen worden geïndexeerd op grond van artikel 5, tweede lid, van de Wet vrachtwagenheffing.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

V. Karremans